

A paraître dans Urbanisme hors série supplément au n°329 m ars-avril ou au 330 mai-juin 2003.

*Regard singulier*

## **Fribourg-en-Brisgau : une utopie écologique qui fonctionne**

« Cité écologique » des années 80-90, capitale mondiale de l'énergie solaire, modèle de développement durable... L'image affichée par Fribourg-en-Brisgau mobilise des notions trop usées pour ne pas susciter la méfiance. Or vingt ans après, une visite de la ville/1 balaye toutes les réticences, ou presque. Loin des effets d'annonce, la cité multiplie les inventions patientes qui produisent, pas à pas, une nouvelle manière de faire la ville. Une enquête en Allemagne de Richard Quincerot.

TEXTE :

Étrange mélange de banal et d'inhabituel. Arrivant à Fribourg, le train régional vous dépose sur un quai ouvert en pleine ville. Une place, quelques voitures, des vélos à l'attache un peu partout. Plus loin, une tour plaquée de soixante mètres de panneaux solaires à la verticale. Un escalator en plein air (est-ce bien « écologique » ?) donne accès au pont du tramway qui enjambe l'emprise ferroviaire. Entre les rails du tram (quatre lignes existantes), des pavés roses prolongent le sol des rues de la vieille ville. Partout, des herbes folles, des buissons échevelés, des taillis proliférants – un cauchemar de jardinier ! Juste à côté se trouve le « Mobile », petit bâtiment cylindrique surmonté d'un panneau solaire, qui abrite un programme inédit : un parking surveillé pour mille vélos avec atelier d'entretien, location, consigne, auto-partage, boutique pour cyclistes, agence de voyages et « café vélo ».

### **Une ville méridionale**

A Fribourg-en-Brisgau, pointe allemande du triangle tri-national formé avec Bâle et Mulhouse, l'innovation urbaine ne sort pas des pages glacées des magazines, mais pousse comme du chiendent entre les pavés du quotidien. De fait, elle résulte autant d'une politique volontaire que de revendications d'habitants. Forte de 200 000 habitants, la capitale de la Forêt noire est une ville du « Midi » de l'Allemagne dont le climat attire étudiants, entreprises et retraités venus de tout le pays. Depuis vingt ans, elle joue avec bonheur la carte du soleil. Les instituts de recherche en énergie solaire et les réalisations expérimentales foisonnent, soutenus par des subsides régionaux, fédéraux et européens. Siège de l'International Solar Energy Society (ISESS) depuis 1995, la région compte 450 entreprises (et 10 000 salariés) actives dans le domaine de l'environnement. Un centre d'exposition flambant neuf accueille les congrès internationaux. Une agence de voyages solaires et environnementaux reçoit et pilote les visiteurs du monde entier/2.

Ces activités haut de gamme font écho à une opinion locale engagée dans la construction d'une cité écologique. Les habitudes de transport l'attestent : dans cette ville universitaire de 18 000 étudiants, 30 % des déplacements s'effectuent en vélo et autant en transports publics, la part de l'automobile étant stabilisée depuis vingt ans à 40 %. Il faut dire que cette ville plate n'offre pas moins de 160 km de pistes cyclables et qu'un abonnement « Regio-Karte » donne accès à un réseau RER de près de 3 000 km (avec dix-sept opérateurs sur rail et sur pneu). Les élections municipales le confirment, avec un taux de participation supérieur à 80 %: le maire écologiste

Dieter Salomon a été plébiscité et avec 29 % des voix (soit quatre points de plus par rapport à 1998), les Verts sont la deuxième force politique de la ville. Enfin, l'urbanisme en témoigne. Dans les deux principaux quartiers planifiés pour accueillir la croissance, l'écologie n'est ni un vœu pieux ni une norme technocratique, mais un projet territorial confronté, comme tout projet, aux aléas du réel.

### **Le quartier Vauban : du concours au modèle**

« Vauban Kaserne » était une friche militaire de quarante hectares à un quart d'heure du centre-ville en vélo ou en bus – une desserte tramway et une gare RER sont prévues pour 2006. Libéré par l'armée française en 1992, le site fut d'abord occupé par des squatters, dont il reste aujourd'hui un groupe de cabanes et autres roulottes « d'alternatifs ». En 1994, un concours d'idées (avec soixante concurrents) distinguait un projet d'urbanisme associant transformation d'anciennes casernes et construction d'un nouveau quartier à bas gabarits (agence Kohlhof & Kohlhof, Stuttgart). En 1995 se sont mis en place les trois interlocuteurs de la municipalité : une association d'étudiants et une association d'auto-constructeurs (SUSI)/3, pour la transformation de casernes en logements universitaires et en maisons pittoresques ; enfin, le Forum Vauban, association de citoyens disposant d'un solide réseau de compétences (juriste, biologiste, économiste, banquier, etc.) et bénéficiant d'un soutien financier de la part de la ville/4.

Sous la pression de cette dernière association, le projet de concours de 1994 s'est transformé en un projet écologique/5. L'instrument du détournement est un modèle de « quartier des courtes distances » élaboré par le Forum Vauban et retenu en 1996 pour représenter l'Allemagne à la conférence des Nations Unies sur les établissements humains Habitat II, réunie à Istanbul. Forte de cette consécration internationale, l'association a négocié pied à pied avec la municipalité l'application du modèle. Elle a obtenu par exemple que les eaux pluviales ne soient pas enterrées dans des conduites souterraines, mais ruissellent en surface, comme dans les canaux en plein air de la vieille ville de Fribourg : une mesure à la fois écologique et économique, compensant en partie les surcoûts liés aux économies d'énergie – chaque maison se doit de consommer moins de 65 kw/m<sup>2</sup> par an.

Un point fort du modèle est la sous-motorisation du quartier. Le Forum Vauban a obtenu que la moitié des 2 000 logements neufs soient « sans voiture ». En pratique, les ménages qui s'installent – en majorité comme propriétaires d'une maison mitoyenne ou locataires d'une coopérative d'habitation – ont le choix entre deux solutions. Ou bien ils s'engagent à vivre sans voiture et économisent le coût de construction d'un parking – une souscription à un parking fictif leur permet de contourner la loi fédérale sur les normes d'équipement en places de stationnement/6. Ou bien ils achètent une place dans l'un des deux parkings collectifs en hauteur construits en périphérie du quartier, dont un « *Solargarage* » bardé de bois et surmonté de 750 m<sup>2</sup> de panneaux solaires. Bien sûr, ces pratiques vertueuses posent un problème de contrôle : face aux ménages théoriquement « *autofrei* » qui « trichent » et circulent en voiture sans payer le stationnement, la seule parade possible, au grand regret de l'association, est – hélas – la dénonciation.

Il n'est pas d'innovation urbaine qui ne soit aussi sociale. L'ancien terrain militaire abrite des populations très différentes : « alternatifs », auto-constructeurs, étudiants et classes moyennes, notamment architectes, designers et publicistes attirés par les modes d'habiter non conventionnels.

Les règles d'usage et de cohabitation se sont forgées dans un dialogue permanent avec des habitants très organisés et mobilisés, convaincus de leur légitimité à agir comme « auteurs » de leur quartier. Un graffiti sur la maison de quartier l'affirme vigoureusement : « *Wir machen uns die Welt widdi-wie sie uns gefällt* » – Nous faisons notre monde tel qu'il nous plaît !

Prévu pour 5 000 habitants et 600 emplois à l'horizon 2006, le quartier Vauban compte actuellement 2 900 habitants et 250 emplois. Juste à côté se construit un lotissement expérimental de maisons solaires/7 si bien isolées qu'elles produisent plus d'énergie qu'elles n'en consomment, les surplus d'électricité étant revendus à un prix préférentiel à la compagnie distributrice.

### **Riesefeld : un urbanisme de l'appropriation**

A l'autre bout de la ville, le quartier du Riesefeld est le deuxième grand réservoir de croissance de Fribourg. Le projet est d'accueillir sur soixante dix-huit hectares, à l'horizon 2010, dix à douze mille habitants et mille emplois, s'ajoutant aux cinq mille emplois d'une zone d'activités voisine. Cette fois, la desserte tramway a été créée avant le quartier. L'arrêt principal se trouve pour l'instant au milieu d'un vaste espace libre entouré de chantiers (une desserte toutes les dix à quinze minutes, correspondances avec trois lignes de bus). Pour prévenir les risques d'atonie et d'insécurité des classiques banlieues-dortoirs, la municipalité a joué, sur de multiples registres, la carte de l'appropriation sociale. Moins écologique sans doute que Vauban, le quartier du Riesefeld en reprend de nombreux dispositifs : urbanisme d'îlots autour de cours accueillant parcs, espaces de jeux et équipements, rues étroites et circulation à 30 km/h, immeubles de quatre à cinq niveaux au maximum, jardins au rez-de-chaussée et terrasses aux étages, diversité architecturale par fractionnement des opérations, mélange d'immeubles sociaux et haut de gamme, de locataires et de propriétaires, ruissellement des eaux en surface avant d'alimenter un ruisseau et la nappe phréatique, etc. Une gestion attentive des équipements (crèches, écoles primaires et supérieures, églises, commerces, police, poste, journal local, etc.) est censée assurer une vie de quartier aussi complète que possible à tous les stades de son développement.

La recette est appliquée avec un indéniable bonheur. Le Riesefeld offre l'exemple rare d'un quartier neuf où ne règnent apparemment ni l'insécurité ni la peur. La seule intervention spéciale de la ville a été un encadrement d'adolescents organisé avec l'église évangélique locale pour arrêter un début de vandalisme. L'appropriation serait-elle la voie royale du développement urbain ? Il n'est pas sûr qu'elle puisse être poussée partout aussi loin qu'à Fribourg – et par exemple que, sous d'autres cieux, des habitants acceptent de parrainer des arbres du domaine public en laissant leur nom et leur adresse sur une plaque de métal fixée sur le trottoir (« *Baupatenschaft : dieser Baum wird von X gepflegt* » – Parrainage : cet arbre est placé sous la responsabilité de X). Mais ce serait bien d'essayer, non ?

### **R. Q.**

#### NOTES :

1/ Organisée fin septembre 2002 par l'association Rue de l'Avenir (Neuchâtel, [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)), avec le soutien de l'ATE (Association Transports et Environnement, [www.ate.ch](http://www.ate.ch)) et d'Alain Rouiller.

2/ [www.freiburg-futour.de](http://www.freiburg-futour.de)

- 3/ SUSI : Selbstorganisierte Unhabhängige Siedlungsinitiative, [www.susi-projekt.de](http://www.susi-projekt.de)
- 4/ Sites internet [www.vauban.de](http://www.vauban.de) et [www.forum-vauban.de](http://www.forum-vauban.de)
- 5/ Le dessin du projet de concours est resté graphiquement inchangé, tout en étant doté de significations nouvelles. Le premier projet n'a pu être complètement détourné et a laissé des traces, comme l'avenue centrale droite et large, peu compatible avec son statut actuel de zone 30 km/h.
- 6/ Association Autofrei-Wohnen ([www.autofrei-wohnen.de](http://www.autofrei-wohnen.de)).
- 7/ Solarsiedlung de l'architecte Rolf Disch, spécialisé dans les constructions solaires ([www.solarsiedlung.de](http://www.solarsiedlung.de)).

Photos: Boris Calame, Xavier Fischer, Suzanne Lerch, Jean-Luc Rime